

УДК 336.1

¹Ю.Г. Тюрина, ²Э.А. Шириева

¹Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, г. Москва,
email: u_turina@mail.ru

²Общество ограниченной ответственностью «ПрайсвотерхаусКуперс Аудиторские Услуги», г. Москва

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ОЦЕНКА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА КАК ФОРМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ (ОПЫТ РОССИИ И ВЕЛИКОБРИТАНИИ)

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, государственно-частное партнерство в России, государственно-частное партнерство в Великобритании.

В научной статье дана характеристика основ государственно-частного партнерства, проанализирован опыт использования механизма государственно-частного партнерства в России и Великобритании. Представлены результаты сравнительного анализа практики государств, сделаны выводы. Научная работа затрагивает вопросы механизма государственно-частного партнерства. Авторами представлены вопросы, связанные со сравнительной характеристикой государственно-частного партнерства в России и Великобритании, отражена специфика организации механизмов ГЧП в представленных государствах.

¹Yu.G. Tyurina, ²E.A. Shirieva

¹Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow,
email: u_turina@mail.ru

²Limited Liability Company "PricewaterhouseCoopers Audit Services", Moscow

COMPARATIVE ASSESSMENT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A FORM OF FINANCING INVESTMENT PROJECTS (THE EXPERIENCE OF RUSSIA AND THE UK)

Keywords: public-private partnership, public-private partnership in Russia, public-private partnership in the UK.

The scientific article describes the basics of public-private partnership, analyzes the experience of using the mechanism of public-private partnership in Russia and the UK. The results of a comparative analysis of State practice are presented, conclusions are drawn. The scientific work touches upon the issues of the mechanism of public-private partnership. The authors present issues related to the comparative characteristics of public-private partnership in Russia and the UK, reflect the specifics of the organization of PPP mechanisms in the countries represented.

В настоящее время рост численности населения и ускоренные темпы урбанизации приводят к тому, что государственные структуры даже самых развитых стран мира не обладают необходимым количеством ресурсов для удовлетворения общественных потребностей и потребностей в городской инфраструктуре, в частности. По оценкам Всемирного банка, глобальная потребность в инвестициях в городскую инфраструктуру составляет около 5 трлн. долларов, а в России вместо необходимых 2,5 трлн. рублей ежегодно вкладывается лишь 1,5 трлн. В связи с этим в мировой практике приобретает всё большую популярность такая форма взаимодействия

как государственно-частное партнерство (далее – ГЧП). Эта тенденция проявляется и в России – на 2021 год в нашей стране реализуется 3,56 тыс. инфраструктурных ГЧП-проектов, с общим объемом инвестиций 4,7 трлн. руб., из которых 71% – частные [5].

Согласно определению Организации экономического сотрудничества и развития, ГЧП – это долгосрочные контрактные соглашения между правительством и частным сектором, в соответствии с которыми бизнес предоставляет и финансирует государственные услуги с использованием своего капитала, разделяя связанные с проектом риски [14].

Важнейшим преимуществом ГЧП помимо прочих является то, что оно позволяет публичной стороне переложить на частный сектор как минимум часть обязательств по финансированию проекта, уменьшить риски удорожания строительства инфраструктурного объекта, несоблюдения запланированных сроков ввода объекта в эксплуатацию, а также риск низкого качества проведенных строительных работ и техобслуживания. С другой стороны, ГЧП привлекательно и для инвесторов тем, что они получают возможность инвестировать в долгосрочный проект под гарантии/обязательства государства и уменьшать свои риски выручки [7].

Учитывая тот факт, что Великобритания считается родиной ГЧП на Западе, следует изучить и сравнить 30-летний опыт развития ГЧП в данной стране и опыт России для лучшего понимания возможных мер и перспектив развития ГЧП в РФ и предвосхищения проблем, с которым уже столкнулась Великобритания в своей практике.

Следовательно, целью работы является оценка сходств и различий в использовании механизма государственно-частного партнерства в Великобритании и России. Предметом исследования выступает механизм государственно-частного партнерства. Объектом исследования являются опыт государственно-частного партнерства в России и в Великобритании. Информационной базой научной работы являются материалы официальных сайтов органов власти и управления, нормативно-правовая база, статьи в изданиях периодической печати.

Основная часть

Концепция государственно-частного партнерства в Великобритании

В Великобритании новая концепция взаимодействия британского правительства и частного сектора (ГЧП) зародилась в 1980-х годах в период проведения либерализации британской экономики. Двенадцать лет спустя для привлечения частного капитала в строительство дорог, образовательных и социальных объектов, тюрем, казарм, судебной инфраструктуры и развития

коммунальных услуг была создана модель под названием «Частная финансовая инициатива» (далее PFI). В рамках PFI национальные и иностранные коммерческие организации получили право инвестировать в строительство и эксплуатацию общественной инфраструктуры на условиях возврата инвестиций за счет будущих потоков платежей из государственного бюджета. При этом в случаях, когда участие иностранного частного бизнеса в проекте могло нести угрозу национальной безопасности Великобритании, привлечение иностранного капитала было запрещено.

В течение следующих 17-18 лет концепция PFI активно развивалась и использовалась в Великобритании, однако, в ходе аудиторских проверок отчетности проектов в 2009-2010 гг. были выявлены серьезные нарушения, что вынудило правительство Великобритании разработать новую концепцию ГЧП под названием PF2 в конце 2012 года. Её отличительными особенностями стали более прозрачные процессы подготовки и реализации проектов и установленная максимальная доля государства в финансировании проекта в размере 49% [11].

К сожалению, данные нововведения не принесли ожидаемых результатов, наоборот, согласно отчету правительства Великобритании о бюджете на 2018 год, количество PFI и PF2 контрактов стремительно уменьшалось – только 14% контрактов было заключено после 2010 года. Более того, государство посчитало, что частный сектор, участвующий в проектах ГЧП, получил чрезмерную прибыль, в то время как государственный бюджет понес огромные расходы и дополнительные налоговые риски. На основании этого, правительство Великобритании объявило о прекращении использования PF2 для новых правительственных проектов [13].

В настоящее время правительство Великобритании активно продвигает новую модель – RAB (Регулируемая база активов), которая предполагает использование долгосрочного тарифного регулирования и возврат инвестиций частного сектора не из бюджета страны, а из сборов платежей с пользователей инфраструктуры [11].

Опыт использования механизма государственно-частного партнерства в России

В России механизмы ГЧП начали использоваться со времен появления совместных предприятий и развития контрактации в начале 20-го века. В советский период ГЧП успешно использовалось только во время проведения новой экономической политики 1920-х годов и более практически не развивалось. Позднее, с конца 90-х годов XX века после многих лет застоя в России вновь признали необходимость привлечения частного капитала в развитие инфраструктуры различных отраслей экономики [3].

Современное развитие ГЧП в России, прежде всего, связано с принятием Федерального закона №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» в 2005 году и Федерального закона №224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в 2015 году.

Несмотря на общую цель данных законов, а именно привлечение инвестиций в экономику и повышение качества товаров, работ и услуг, они имеют несколько отличий. Самое главное отличие заключается в том, что в качестве частного партнера в рамках соглашений о ГЧП может выступать только юридическое лицо РФ, не контролируемое федеральными, региональными или муниципальными властями, а концессионером в рамках концессионных соглашений может быть индивидуальный предприниматель, российское или иностранное юридическое лицо [11].

Вдобавок, существуют различия в объектах соглашений, например, в отношении метрополитена, федеральных, региональных и местных дорог и объектов тепло- и водоснабжения/водоотведения может быть заключено только концессионное соглашение [1], а в отношении частных автомобильных дорог, воздушных судов и объектов промышленности – только соглашение о ГЧП (МЧП) [2].

Помимо классических форм ГЧП, существуют также так называемые квази-ГЧП, которые основаны на договоре аренды, долгосрочном договоре,

инвестиционном договоре, контрактах жизненного цикла (далее-КЖЦ), корпоративной форме партнерства или энерго-сервисном контракте.

Согласно аналитическому обзору АНО «Национальный Центр ГЧП» за 2021 год, 78,6 % реализуемых проектов базируются на концессионные соглашения, 2,4 % – на СГЧП/СМЧП и 19% – на различные формы квази-ГЧП (Рисунок 1). При этом на квази-ГЧП приходится 34% объема привлекаемых инвестиций, из которых 36% – долгосрочные договоры, 21% – КЖЦ. По количеству проектов наиболее применяемыми формами квази-ГЧП являются энергосервисные контракты и договоры аренды с инвестиционными обязательствами [5].

Сравнительный анализ государственно-частного партнерства в Великобритании и России

Для сравнения развития ГЧП в Великобритании и России рассмотрим исторические данные о количестве запущенных проектов и их стоимости с момента начала активного развития ГЧП в обеих странах.

За период с 1992 по 2019 год в Великобритании было запущено 705 проектов, реализация которых основана на применении принципов государственно-частного партнерства. Общая стоимость всех проектов составила 67 млрд. евро. Более половины стоимости проектов пришлось на три области: больницы и неотложная медицинская помощь – 25%, школы – 21%, ремонт дорог и автомагистралей – 10%. Детальные данные по секторам и государственным затратам на проекты представлены на Рисунке 2.

По состоянию на конец 2019 года в России реализовывалось около 4 тысяч проектов ГЧП с общей стоимостью государственных затрат почти 70 млрд. евро, что примерно соответствует объему реализованных проектов в Великобритании. Как показано на Рисунке 3, более половины стоимости всех проектов относилось к направлению «Дороги и транспортная инфраструктура», причем особое внимание уделялось коммунальному сектору, включая теплоснабжение, водоснабжение и водоотведение, газоснабжение.

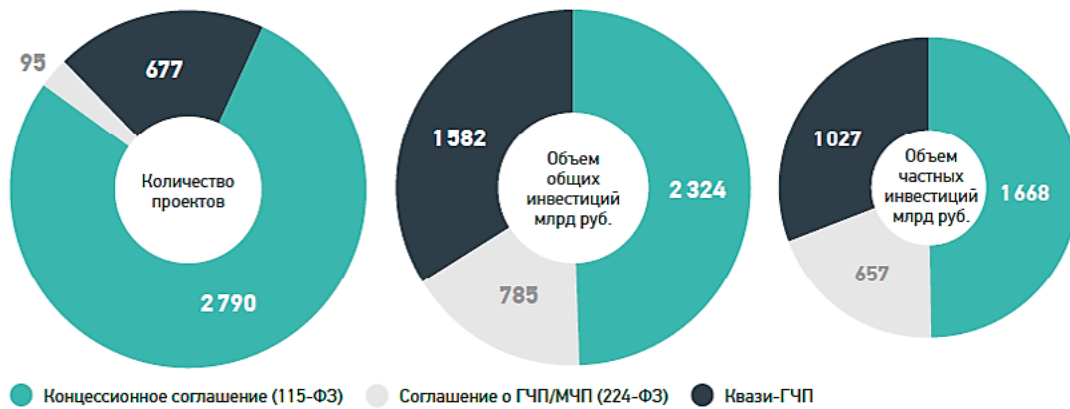


Рис. 1. Договорные формы реализуемых ГЧП-проектов

Источник: [5]

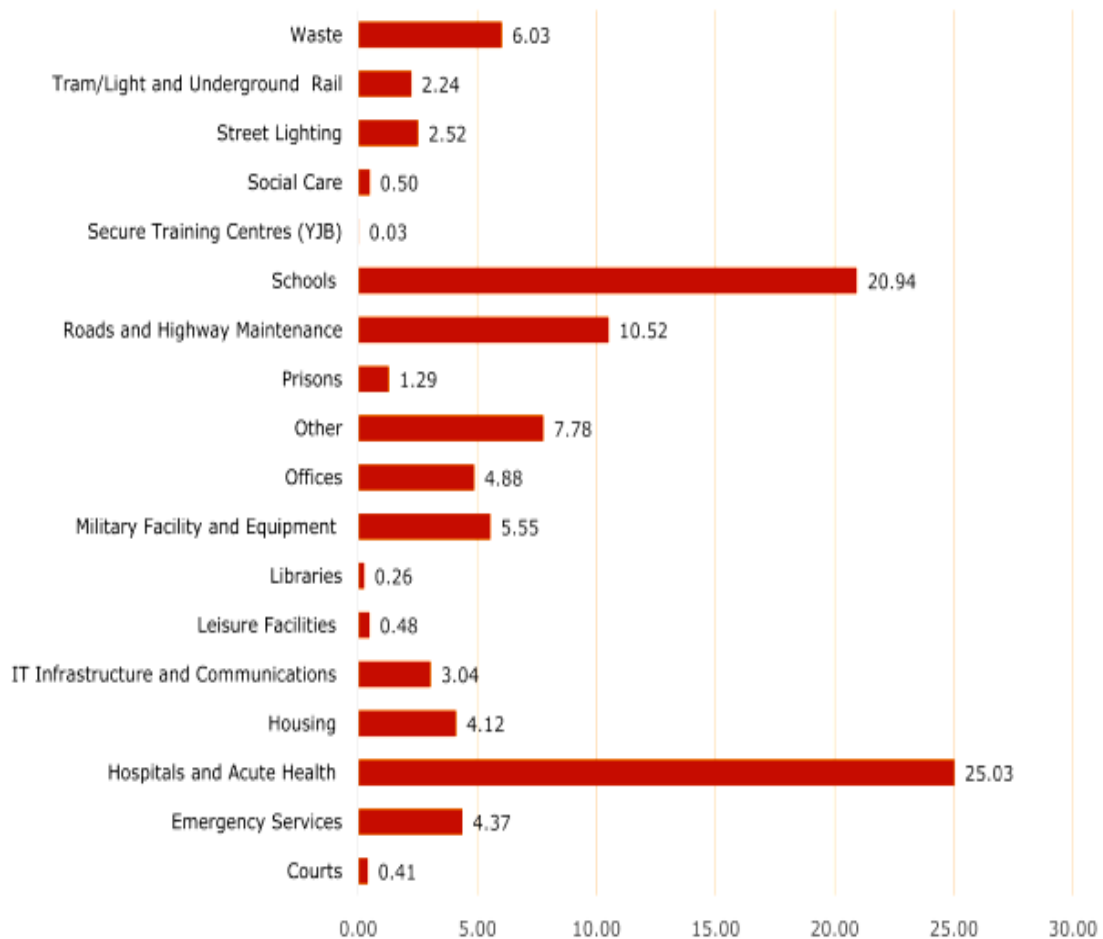


Рис. 2. Государственные расходы на проекты PFI и PF2 в Великобритании в процентах от общей стоимости проекта (1992-2019)

Источник: [11]

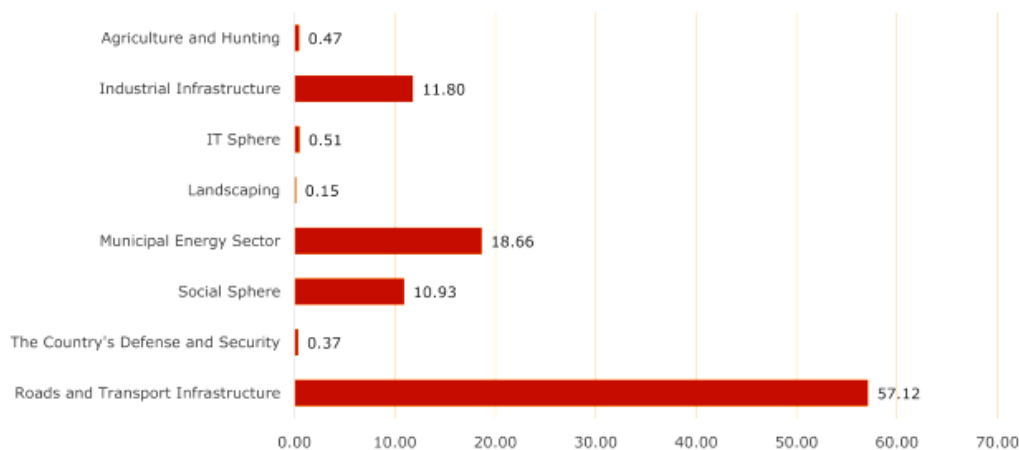


Рис. 3. Государственные расходы на российские проекты ГЧП в процентах от общей стоимости проектов (2005-2019)

Источник: [11]

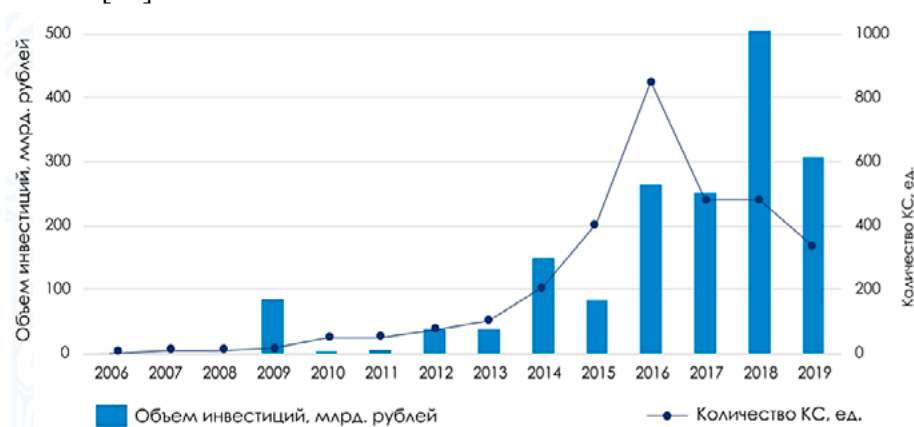


Рис. 4. Динамика заключения концессионных соглашений в России

Источник: [8]



Рис. 5. Количество ГЧП проектов и объем инвестиций на 2021 год

Источник: [8]

Таблица 1

Рейтинг субъектов РФ по развитию ГЧП по итогам 2020 года

Место (2020)	Субъект Российской Федерации	Уровень развития ГЧП, баллы	Оценки факторов (2020)			Изменение (2020/2019)	
			Динамика, баллы	Накопленный опыт, баллы	НИС, баллы	Место (2019)	Δ
1	Московская область	85,3	100,0	39,6	74,2	3	▲ +2
2	Республика Саха (Якутия)	56,8	69,9	8,6	61,3	29	▲ +27
3	г. Москва	41,9	21,4	93,1	82,8	2	▼ -1
4	г. Санкт-Петербург	40,8	20,7	100,0	63,2	13	▲ +9
5	Ямало-Ненецкий автономный округ	21,8	19,6	10,9	58,8	18	▲ +13
6	Тульская область	20,7	18,5	2,3	73,0	23	▲ +17
7	Самарская область	20,6	0,3	55,5	93,1	1	▼ -6
8	Ханты-Мансийский автономный округ - Югра	20,2	13,9	13,9	77,1	6	▼ -2
9	Омская область	16,6	11,4	0,4	85,1	58	▲ +49
10	Волгоградская область	14,5	2,1	34,5	60,9	33	▲ +23

Источник: [9]

Таблица 2

Государственные расходы и местоположение завершенных и текущих проектов PFI и PF2 в Великобритании за период 1992-2019 гг.

Territory of implementation of PPP projects	Cost (EUR million)	% of the total cost of the projects
National/More than one region	8 853.39	13.27
England East	3 945.47	5.91
England East Midlands	3 019.89	4.52
England London	9 363.63	14.04
England North East	2 777.34	4.16
England North West	6 297.64	9.44
England South East	7 175.73	10.75
England South West	3 646.66	5.47
England West Midlands	6 054.52	9.07
England Yorkshire and the Humber	5 740.61	8.61
Northern Ireland	2 027.26	3.04
Scotland	6 767.28	10.14
Wales	1 021.53	1.53
Outside the UK	20.00	0.02

Источник: [11]

На направление «Муниципальный энергетический сектор» пришлось 18,66% стоимости проектов, «Промышленная инфраструктура» – 11,8%, «Социальная сфера» – 10,93%. Последнее направление включает в себя такие сферы, как жилье, здравоохранение, создание объектов социальной и культурной сферы и фитнес центров.

Сегодня преобладающей формой сотрудничества в рамках ГЧП в России и за рубежом остается концессионное соглашение. По состоянию на начало 2020 года в РФ было оформлено более 3000 концессионных соглашений с общим объемом инвестиционных обязательств 1,7 трлн. Рублей, что составило 1,6% от ВВП страны за 2019 год. Для срав-

нения, в Великобритании аналогичный показатель составил 6,6% от ВВП, в Австралии и Новой Зеландии – 6,9% от ВВП, в Канаде – 8,1% [8].

Как видно на Рисунке 4, с 2016 года в России заключается около 500 новых концессионных соглашений с объемом инвестиций порядка 300 млрд. рублей ежегодно (Рисунок 4), однако по подсчетам Минэкономразвития РФ, данный прирост явно недостаточен для того, чтобы достигнуть уровня Великобритании в ближайшие годы.

Анализируя развитие ГЧП в разбивке по регионам РФ, можно заметить, что оно крайне неоднородно. Лидерами по числу реализуемых ГЧП-проектов и по объему инвестиций являются Приволжский и Центральный федеральные округа: более 600 проектов (Рисунок 5).

Менее всего применение механизмов ГЧП в Северо-Кавказском федеральном округе, на который приходится менее 1% совокупного объема инвестиций и 1% количества проектов.

Согласно рейтингу субъектов по уровню развития ГЧП по итогам 2020 года, составленному Минэкономразвития РФ, лидирующие позиции занимают Московская область, Якутия и г. Москва. Данный рейтинг был составлен на основе оценки 3 факторов – динамики реализации проектов ГЧП в 2020 году, накопленного опыта реализации проектов до 2020 года и состояния нормативно-институциональной среды (таблица 1) [9].

Первые 2 лидирующие позиции в рейтинге были достигнуты субъектами в основном благодаря запуску крупных инфраструктурных проектов в 2020 году, что позволило им набрать высокие баллы по показателю «Динамика», в то время как 3-я позиция была получена за счет капиталоемких проектов, запущенных до 2020 года и высокому уровню нормативно-институциональной среды.

Интересно то, что по показателю состояния нормативно-институциональной среды наилучшие результаты показали другие регионы, а именно Республика Башкортостан, Самарская область и Омская область. Это означает, что в данных субъектах была высоко оценена работа органов власти, инвестиционная открытость, готовность оказывать консультационную и финансовую поддержку проектам, каче-

ственно разработан специализированный сайт, применяются эффективные меры поддержки проектов и есть квалифицированные специалисты в сфере ГЧП [9].

Касаемо Великобритании, судя по историческим данным, представленным в таблице 2, можно сказать, что распределение реализации проектов ГЧП неравномерно по 12 территориям страны. Например, самая низкая стоимость проектов приходится на Уэльс (1,02 млрд. евро), самая высокая – на территорию Лондона (9,4 млрд. евро) и Юго-Восточный регион Англии (7,2 млрд. евро).

Далее рассмотрим наиболее капиталоемкие и интересные проекты ГЧП, заключенные в обеих странах. В России крупнейшее концессионное соглашение 2020 года было заключено Правительством Московской области в отношении сети платных автодорог «Солнцево – Бутово – Видное – Каширское шоссе – Молоково – Лыткарино – Томилино – Красково – Железнодорожный» с общим объемом инвестиций 112 млрд. рублей. В сфере региональных автодорог этот проект занимает 2-е место по протяженности – 53 км и 3-е место по капиталоемкости.

Следующим примером выдающегося ГЧП проекта служит концессионное соглашение о платной автодороге «Мостовой переход через р. Лена в районе г. Якутска» с общим объемом инвестиций 83 млрд. руб. Этот автодорожный мост считается самым капиталоемким и протяженным среди аналогичных объектов, создаваемых по концессионному соглашению в России.

Также стоит упомянуть концессионное соглашение стоимостью 27 млрд. рублей, заключенное в сфере очистки сточных вод. Объектом соглашения являются два завода мощностью 1000 тысяч тонн/год с возможностью производства до 250 тысяч тонн/год твердого биотоплива для цементной промышленности [9].

По итогам 2020 года крупнейшим ГЧП проектом Великобритании стоимостью 716 млн. евро стало строительство дороги A465 в Уэльсе. Дорога A465 стала первым проектом ГЧП, реализованным в рамках Модели взаимного инвестирования (МИМ), разработанной правительством Уэльса для финансирования крупных капитальных проектов из-за нехватки средств [12].

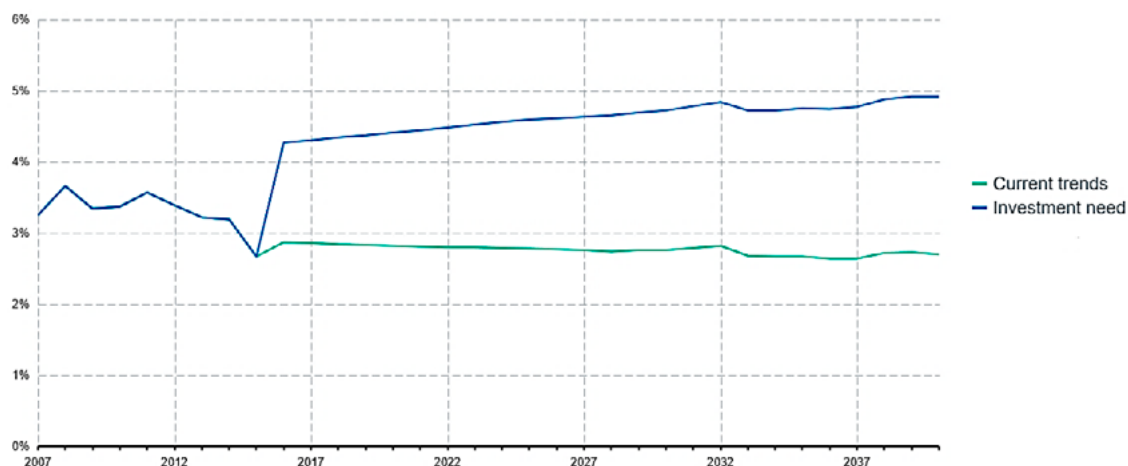


Рис. 6. Инвестиции в инфраструктурные объекты (прогнозные значения) и спрос на инвестиции до 2040 года в России

Источник: [15]

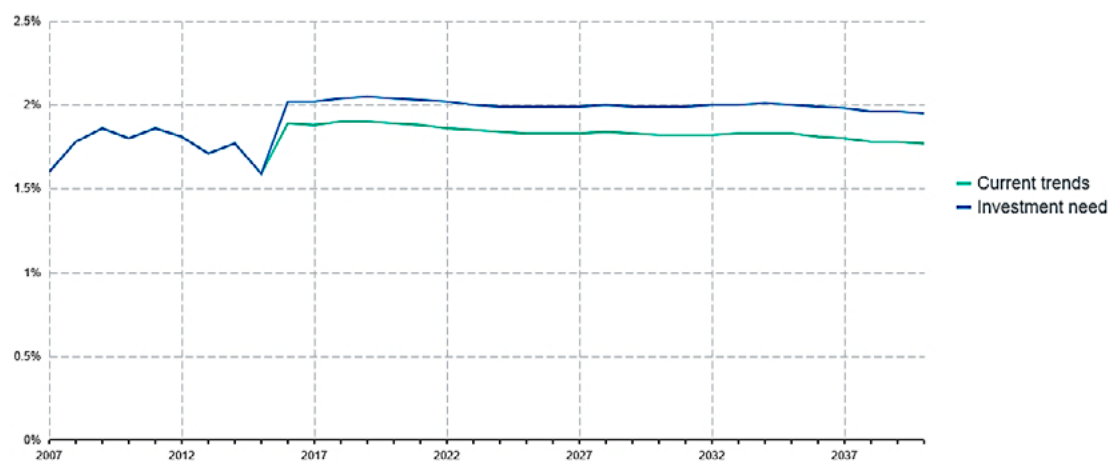


Рис. 7. Инвестиции в инфраструктурные объекты (прогнозные значения) и спрос на инвестиции до 2040 года в Великобритании

Источник: [15]

В рамках МІМ проектная компания частного сектора разработает, построит и профинансирует предлагаемую схему проекта, а затем будет эксплуатировать ее в течение ряда лет. В обмен правительство будет выплачивать ежемесячную плату за услуги Проектной компании в течение операционного периода, что позволит распределять платежи по схеме на более длительный период. Проекты МІМ являются «внебалансовыми», т.к. при этом платежи берутся из будущих доходов проекта, а не из бюджета [10].

Проект также примечателен тем, что он станет последней из крупных сделок

Соединенного Королевства, которая завершится финансовым завершением до заключения согласованной торговой сделки с Европейским союзом.

Принимая во внимание мировой тренд по развитию устойчивой инфраструктуры, которая позволяет решать проблемы загрязнения окружающей среды, изменения климата и сокращения природных ресурсов, следует, что спрос на инвестиции в инфраструктуру в будущем будет неизменно расти. В связи с этим, вплоть до 2040 года разрыв между прогнозируемыми инвестициями в инфраструктурные объекты и спросом

будет ежегодно составлять около 2% от ВВП в России (Рисунок 6) и 0,2 % от ВВП в Великобритании (Рисунок 7).

Как следствие, правительства России и Великобритании планируют и дальше развивать государственно-частные партнерства и предпринимают все необходимые меры для привлечения частных инвестиций в инфраструктурные проекты, а также усовершенствования моделей и законодательства в области ГЧП.

Например, Управление инфраструктурных проектов Великобритании намерено направить на реализацию инфраструктурных проектов 600 млрд. фунтов стерлингов, из них около половины средств составят частные инвестиции [6]. Также правительство Великобритании активно продвигает новую модель ГЧП вместо «провальных» PF1 и PF2 – RAB (Регулируемая база активов). Суть новой модели заключается в том, что инвестор компенсирует свои инвестиционные затраты при постепенном сборе платежей с пользователей инфраструктуры, а не из государственного бюджета.

Однако существует ряд нерешенных вопросов, касающихся объектов, за пользование которыми потребительская плата обычно не предусмотрена, таких как больницы, школы, судебная и тюремная инфраструктура. Сейчас в экономическом и политическом сообществе Великобритании идет активная дискуссия о возможных обновленных вариантах ГЧП, что только подтверждает важность и необходимость сотрудничества бизнеса и правительства [11].

В России большое внимание уделяется разработке и усовершенствованию законодательных актов. К примеру, в настоящее время ожидается принятие проекта федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях совершенствования механизмов государственно-частного партнерства», разработанного Минэкономразвития России.

Данный законопроект предусматривает улучшение конкурсных процедур и форм господдержки ГЧП-проектов, введение понятий минимальной гарантированной доходности, капитального гранта, уточнение термина платы концедента, а также установление правовой

защиты интересов лица, осуществившего предпроектную подготовку в порядке «частной инициативы», если по итогам рассмотрения инициативы и проведения конкурса данное лицо не стало победителем конкурса.

Выводы

Подводя итоги проведенному анализу опыта России и Великобритании в развитии ГЧП, можно сделать ряд выводов.

- Использование ГЧП для привлечения частных инвестиций в проекты было инициировано концессионными соглашениями в обоих случаях и в настоящее время остается самой распространенной формой ГЧП.

- При сопоставимых объемах расходов на ГЧП проекты сотрудничество между государственным и частным секторами в России несколько шире, чем в Великобритании, т.к. ГЧП в России распространяется не только на социальную и ИТ инфраструктуру, но и для развития промышленности, сельского хозяйства, воздушного, водного и железнодорожного транспорта. С другой стороны, в Великобритании в отличие от России ГЧП применяется при строительстве судебной и тюремной и инфраструктуры, хотя доля таких проектов невелика.

- Применение ГЧП географически неоднородно в обоих государствах и преобладает в центральных регионах и столицах.

- По прогнозным значениям, рассчитанным до 2040 года, Россия и Великобритания будут испытывать нехватку инвестиций в инфраструктуру, что обуславливает необходимость развития ГЧП в обеих странах.

В заключение следует отметить, что при внедрении ГЧП в России необходимо учитывать проблемы, с которыми сталкиваются в Великобритании, и принимать меры по их предотвращению. Главная проблема заключается в том, что природа любого бизнеса такова, что его главной целью является получение прибыли, в то время как государство стремится удовлетворить все общественные потребности, сохраняя при этом качество предоставляемых услуг и не превышая запланированный бюджет. Столкновение интересов двух сторон стало

основным фактором сокращения программ PF1 и PF2 в Великобритании и необходимости разработки новых моделей, таких как RAB и MIM.

В российской практике эта проблема дополняется несовершенством законодательства, фиктивным использованием

ГЧП, когда региональными властями создаются юридические лица, которые в дальнейшем выступают в качестве концессионеров, а также низкой осведомленностью хозяйствующих субъектов о возможности участия в проектах на основе ГЧП.

Библиографический список

1. Федеральный закон "О концессионных соглашениях" от 21.07.2005 N 115-ФЗ (ред. от 30.12.2021).
2. Федеральный закон "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 13.07.2015 N 224-ФЗ (ред. от 30.12.2021).
3. Чернышов А.Н. Государственно-частное партнерство: сравнительная характеристика отечественного и зарубежного опыта // Социум и власть. 2015. № 1 (51). С. 90-95.
4. Шохин А.Н., Оганисян С.О Государственно-частное партнерство как инструмент взаимодействия бизнеса и государства // Журнал «Бизнес. Общество. Власть». Сентябрь 2020. №2-3 (36-37). [Электронный ресурс]. URL: <https://www.hse.ru/data/2020/09/15/1583184300/Шохин.%20А.Н.%20Оганисян%20С.О.%20ГОСУДАРСТВЕННО..ОДЕЙСТВИЯ%20БИЗНЕСА%20И%20ГОСУДАРСТВА.pdf> (дата обращения 03.04.2022).
5. Аналитический обзор «Инвестиции в инфраструктуру и ГЧП. 2021». [Электронный ресурс]. URL: <https://rosinfra.ru/digest/documents/one/investicii-v-infrastrukturu-i-gcp-2021-analiceskij-obzor> (дата обращения 03.04.2022).
6. В Великобритании в развитие инфраструктурных проектов планируется направить порядка £600 млрд. [Электронный ресурс]. URL: <https://investinfra.ru/mezhdunarodnaya-praktika/v-velikobritanii-v-razvitie-infrastrukturnyh-proektov-planiruetsya-napravit-poryadka-600-mlrd.html> (дата обращения 03.04.2022).
7. Закон о государственно-частном партнерстве: руководство по применению – Москва, 2015. [Электронный ресурс]. URL: https://minek.rk.gov.ru/file/File/minek/2017/fin/metod_rek/11-zak_goschastn_partn.pdf (дата обращения 03.04.2022).
8. Информационно-аналитический обзор «О развитии государственно-частного партнерства в Российской Федерации» – 2020. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/6b5f12f3140cf044f1f715d18dfdef0a/gchp%2021.02.2020.pdf.pdf> (дата обращения 03.04.2022).
9. Рейтинг субъектов Российской Федерации по уровню развития государственно-частного партнерства за 2020 год. [Электронный ресурс]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/54b4213e0ffa6ac9a60dc0b5268dc7c5/reiting_gchp_2020.pdf (дата обращения 03.04.2022).
10. A465 Sections 5 and 6 Dualling: Implementing Innovative Infrastructure Delivery in Wales. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.jacobs.com/projects/a465-sections-5-6> (дата обращения 03.04.2022).
11. Podgorny Boris. Public-private partnership in the UK and Russia: a comparative analysis. Economic Annals-XXI. 2019. V. 180. P. 21-30. DOI: 10.21003/ea.V180-03.
12. Market Update. Review of the European PPP Market in 2020. URL: https://www.eib.org/attachments/ерес/ерес_market_update_2020_en.pdf (дата обращения 03.04.2022).
13. Private Finance Initiative (PFI) and Private Finance 2 (PF2): Budget 2018 Brief. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gov.uk/government/collections/public-private-partnerships> (дата обращения 03.04.2022).
14. Recommendation of the Council on Principles for Public Governance of Public-Private Partnerships – OECD, 2012. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.oecd.org/governance/budgeting/PPP-Recommendation.pdf> (дата обращения 03.04.2022).
15. Global Infrastructure Hub, 2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://outlook.gihub.org> (дата обращения 03.04.2022).